

Saab BioPower 100 Concept 2007

NEVS-brevet lördag 8 juni
Föregående fredag 7 juni

1. Volvos plan: Här är nyheterna som ska utmana tyskarna

Av Gerd Stegmaier, Bettina Mayer

Publicerad 2019-05-30 14:10, uppdaterad 2019-05-30 23:36

Att det går bra för Volvo har antagligen inte undgått någon. Vår svenska stolthet har varit på stadig uppgång sedan Geelys köp av koncernen och förra året passerades drömgränsen 600.000 bilar. Här är nyheterna som ska ta Volvo in i framtiden – och hålla premiumtyskarna borta.



Premiumtyskarna har fått en tuff konkurrent i form av Volvo. 2010 lyckades den lilla uppstick-aren från Hisingen sälja 373.000 bilar, och nu är alltså drömgränsen 600.000 bilar nådd.

Men efter Geelys köp började försäljningen öka och varumärket har fått ett välbehövligt lyft. 2018 såldes inte mindre än 642.000 bilar. Det är visserligen inte ens en tredjedel av de försälj-ningsvolymer som Audi, BMW och Mercedes kan ståta med, men så är Volvos modellutbud även betydligt mindre än konkurrenternas. När V40-modellen fasas ut snart finns endast XC40/60/90-modellerna samt sedanerna och herrgårdsvagnarna ur 60/90-serien kvar.

I den här artikeln avslöjar vi:

- Tyska premiumtillverkarnas styrkor jämfört med Volvo.
- Nyheterna som dyker upp i ansiktslyfta Mercedes E-klass och Audi A6.
- Volvos planer kring dieselmotorn och laddmodeller.
- Den nya säkerhetstekniken – jämfört med konkurrenterna.
- Bakgrund kring Geely och koncernchefen Li Shufu.
- Volvos framtida plattformar.

Tyskarnas styrkor

Dessa säljer dock som smör i solsken, inte minst tack vare den skandinaviska designen som klarar sig utan jättegap i fronten eller överdimensionerade och tokkromade kylargrillar. Det avskalade och rena yttre tilltalar köparna på kontinenten och det märks framför allt i läsaromröstningarna där Volvo tar jättekliv framåt.

Volvos andrahandsvärde är riktigt bra, inte bara i Sverige utan också i resten av Europa. Det gällde däremot inte när auto motor & sport jämförde tyskarnas premiumvagnar med de svenska kronjuvelerna. Främst på chassisidan fanns en hel del att gnälla över.

En annan kritikpunkt gäller drivlinorna. Medan tyskarna erbjuder en uppsjö av fyr-, sex-, åtta- och även (i ytterst sällsynta fall) tolvcylindriga motorer får Volvoköparen hålla till godo med fyrcylindriga kraftkällor över hela registret. Hisingens stolthet kan inte heller riktigt konkurrera med bekvämligheten i en Mercedes eller sportigheten hos en BMW 5-serie. Nästa års facelift kommer knappast att åtgärda dessa punkter, Volvo satsar istället på uppdaterade strålkastare, en fräschare interiör samt nya kulörer.



Mercedes E-klass kommer i ansiktslyft utförande med ny front,
nytt infotainmentsystem och röststyrning.

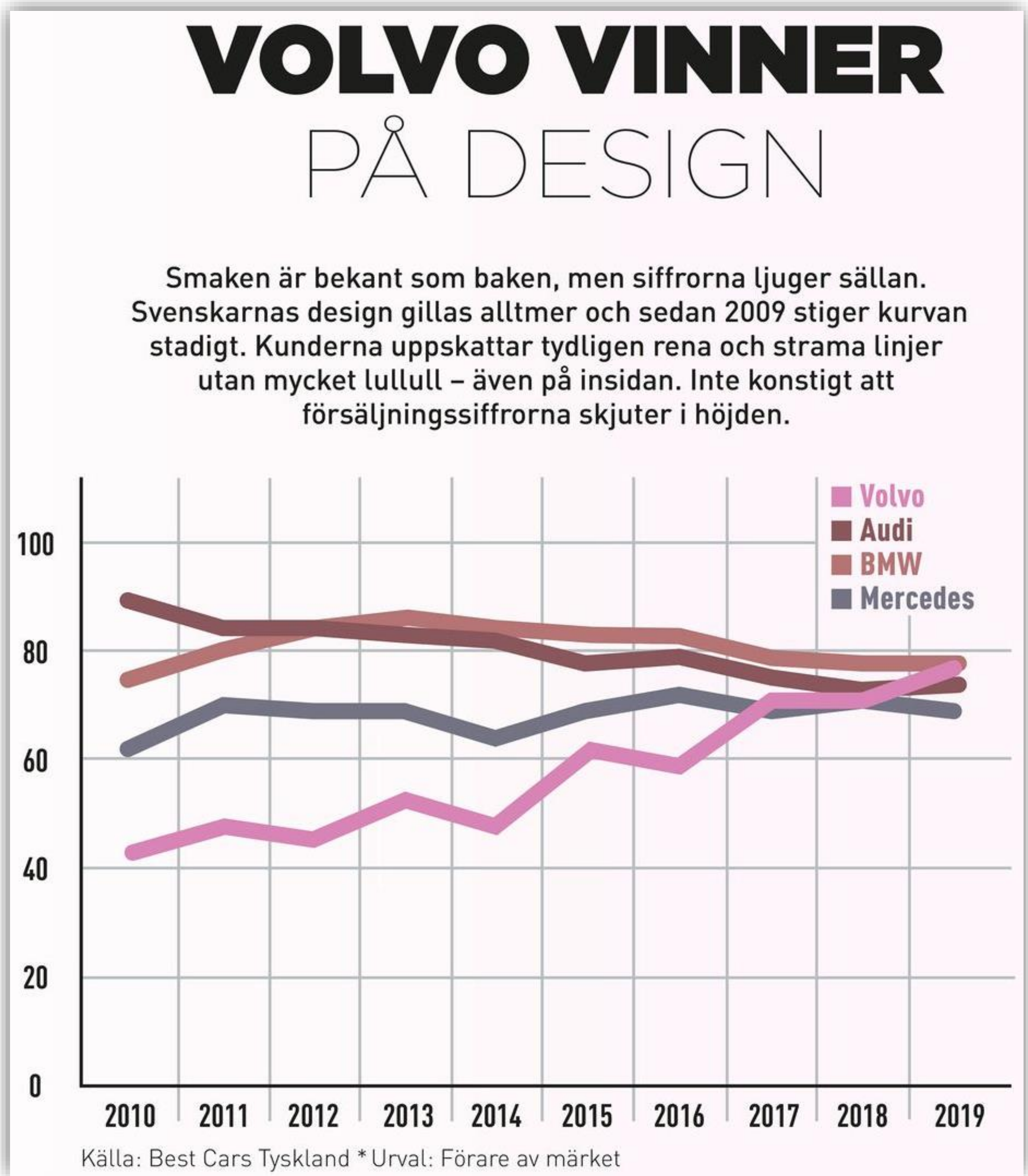
Lyft för Mercedes, Audi och BMW

En aning futtigt kan tyckas, speciellt när man kikar på vad konkurrenterna har för sig inför de stundande uppdateringarna.

• Mercedes E-klass får exempelvis en helt ny front i samma stil som CLS, infotainmentsystemet MBUX samt en splitterny farthållare som reagerar på trafikinformation i realtid.

• BMW 5-serie är fortfarande så pass ny att det knappast behövs en uppdatering.

• Men Audi A6 får däremot ta del av en nyutvecklad Level 3-trafikassistans samt ny laddhybridteknik. Beroende på marknad får storsäljaren antingen fyr- eller sexcylindriga hybriddrivlinor (252 till 449 hk). Laddhybriderna kan för tillfället bara köras fyra mil på el, men den elektriska räckvidden borde öka till ungefär tio mil efter faceliften.



Fasar ut dieselmotorn

Volvos framtidsvision ser inte annorlunda ut: fram till 2025 vill tillverkaren producera en miljon elektrifierade bilar och har som ett av de första bilmärkena på marknaden börjat fasa ut dieselmotorn – redan nya S60 får klara sig helt utan dieselspis.

Hos Mercedes och BMW har man ännu inte yttrat sig om avvecklingen av dieseln, men däremot ska Audi presentera den sista oljebrännargenerationen 2028.

Tekniskt sett väljer Volvo en annan väg än tyskarna. I de mindre CMA-modellerna sitter elmotorn i växellådan, i 60/90-serien däremot på bakaxeln. Batteripaketet ligger dock alltid i kardantunneln och därför saknas fyrhjulsdrift i XC40-laddhybriden och i XC90 finns bara elektrisk fyrhjulsdrift.

Självklart är utrymmet i kardantunneln ytterst begränsat vilket inte minst visar sig i batteripaketet som har en maximal kapacitet av upp till endast 10,4 kWh. För de stora modellerna i paletten innebär det en elektrisk räckvidd på fyra mil. Enligt Volvo kan vi vänta oss högre kapaciteter inom en snar framtid, men redan nu har exempelvis en BMW X5 laddhybrid en kapacitet på 24 kWh vilket översätts till en utsläppsfri räckvidd på hela åtta mil.



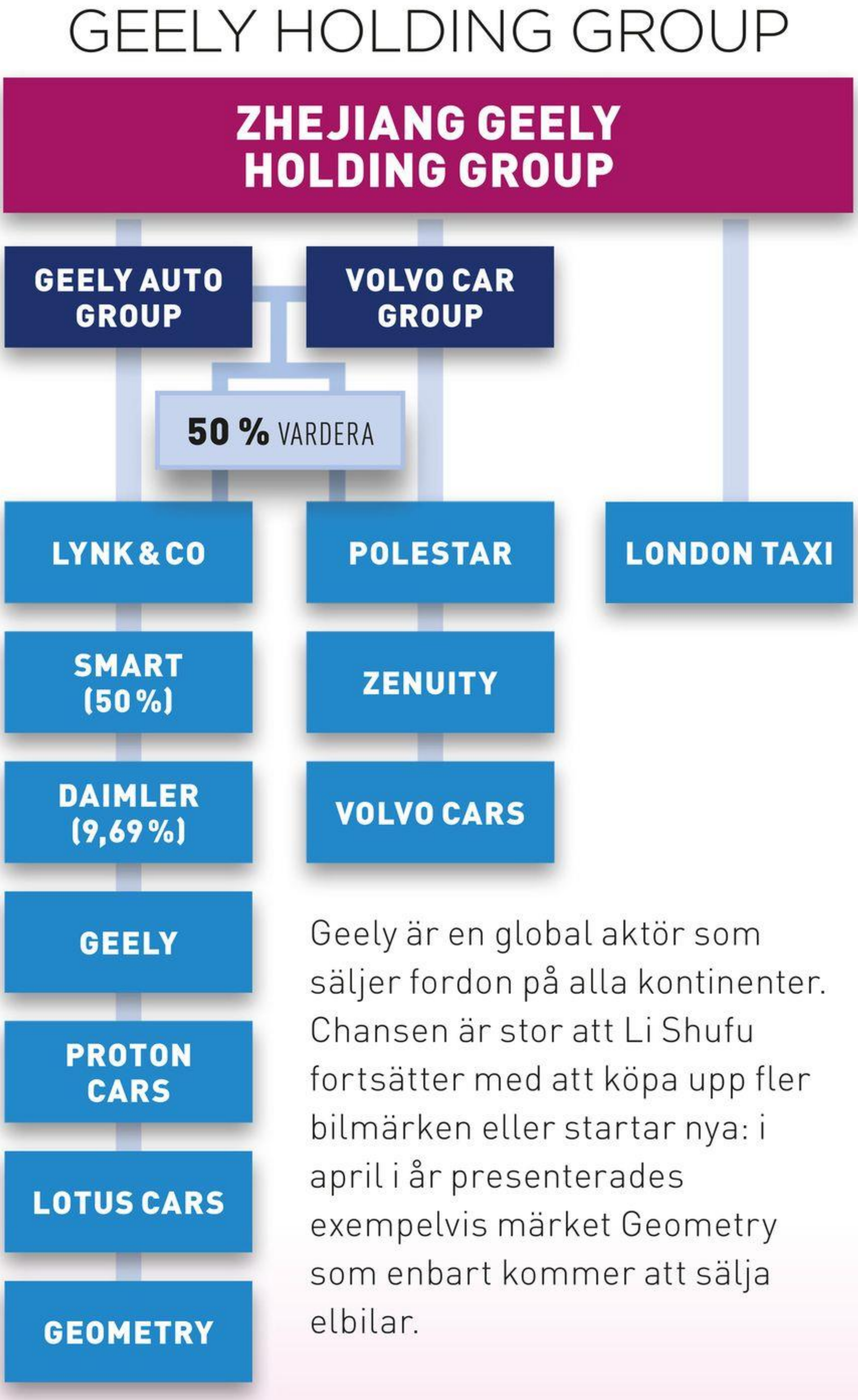
Tyskarna har fler drivlinor

Mercedes laddhybrid E 300 de har Mercedes till och med något så exotiskt som en diesel med hybridteknik i modellfloran. När det gäller sparsamma och potenta drivlinor inom en överskådlig framtid ligger alltså tyskarna ännu i täten.

Redan 2025 lovar Volvo att åtminstone hälften av alla sålda bilar ska vara rena elbilar. Inte ens Tysklands miljöförkämpe numero uno, Volkswagen, har lika djärva planer. Volvos första elbil ska släppas i maj nästa år under Polestars flagg, men bygger på samma elektriska CMA-plattform som den helt eldrivna XC40 som presenteras i slutet av 2020.

Tack vare ett 78 kWh-batteripaket klarar Polestar 2 en räckvidd på 50 mil. En avskalad instegsversion kommer några månader senare och ska framför allt prismässigt konkurrera med Tesla Model 3.

Tillsammans med den kommande suven Polestar 3 vill Polestarchefen Thomas Ingenlath årligen sälja mer än 100.000 bilar. För att uppnå sin "50-procents-vision" kan man spekulera om att även Volvo sätter ett pris för den första eldrivna XC40 på under 400.000 kronor.



Geely är en global aktör som säljer fordon på alla kontinenter. Chansen är stor att Li Shufu fortsätter med att köpa upp fler bilmärken eller startar nya: i april i år presenterades exempelvis märket Geometry som enbart kommer att sälja elbilar.

Ny säkerhetsteknik

Volvos ledstjärna har sedan urminnes tider varit säkerhet och inte heller de nya generationerna gör avkall på detta. Nollvisionen börjar 2020 och innebär att ingen människa ska dö eller skadas svårt i en ny bil från tillverkaren – ett extremt ambitiöst mål.

Visserligen jobbar samtliga biltillverkare mot samma mål i och med utvecklingen av autonoma pilotsystem, men om man någonsin kommer att uppnå det är oklart.

En del i Volvos plan är att sänka bilarnas toppfart till 180 km/h redan nästa år. De tyska premiumtillverkarna satsar däremot på kompetenta chassin som har tillräckligt med säkerhetsreserver även i 250 km/h. Det är visserligen betydligt dyrare än Volvos metod, men stärker däremot märkesimagen. För Volvo verkar hastighetssänkningen i första hand handla om besparingar för att kunna utveckla alternativa drivlinor samt autonoma förarassistanser.

Medan Volvo knappar in på konkurrensen ligger de dock inte på latsidan utan letar ständigt efter nya vägar mot en mobil framtid. Det har faktiskt gått så långt att till och med ärkerivalerna Mercedes och BMW arbetar tillsammans för att hitta nya affärsmodeller. Framtiden blir alltså tveklöst spännande för oss.



Geely är koncernens kapital

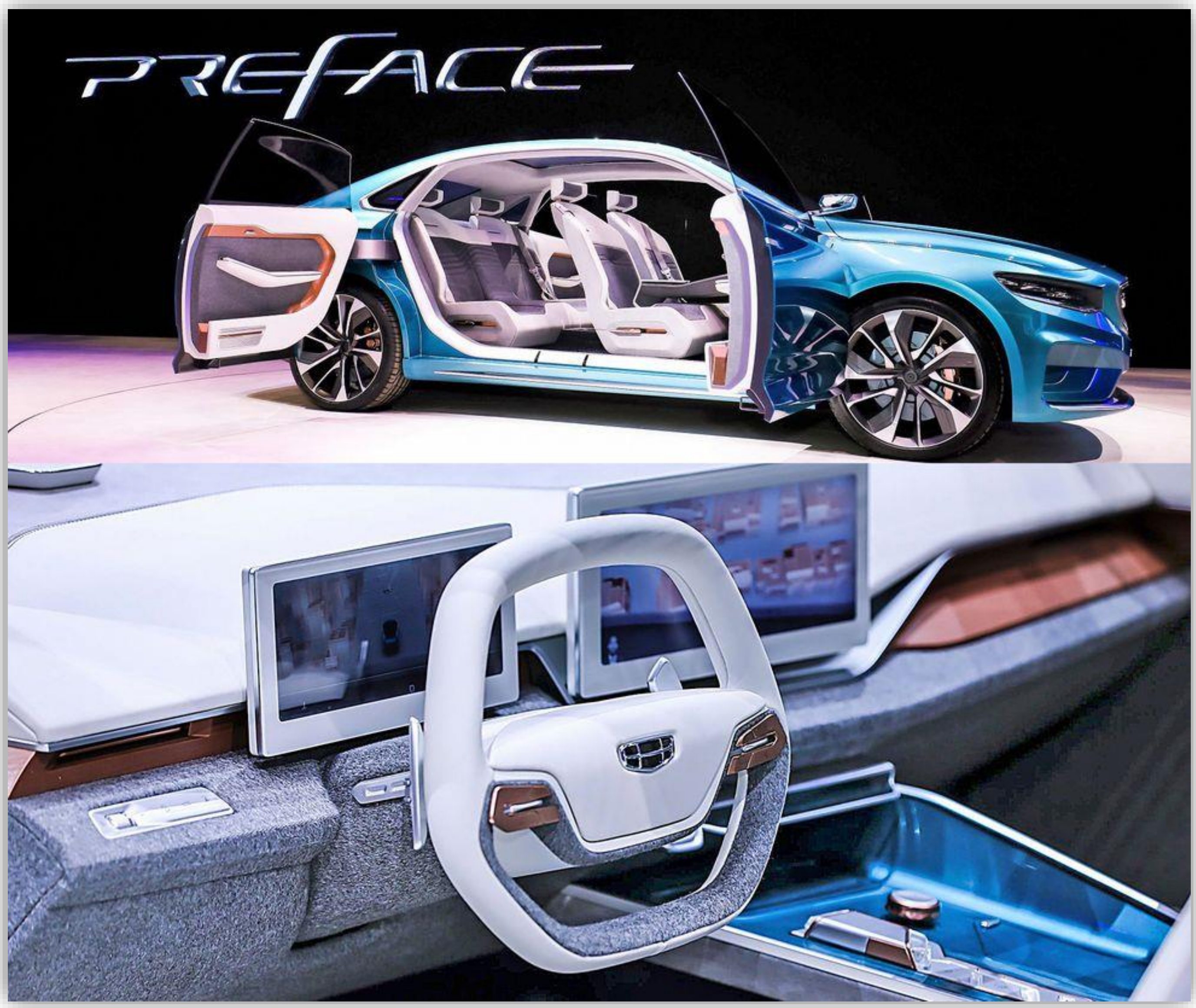
Redan från första början var Geelychefen Li Shufus plan att etablera ett kinesiskt premiummärke, vilket dock visade sig vara svårare än man först trodde.

Första försöket var märket Emgrand som misslyckades kapitalt och gick sitt öde till mötes 2014.

I juni 2018 presenterade Geely en helelektrisk mellanklassuv vid namn Emgrand GSE. I april 2019 visades slutligen konceptbilen Preface, en sportig sedan med premiumambitioner som tydligt visar att Shufus mål är att etablera sig globalt med hjälp av design.

Li Shufu grundade Geely i november 1986, är medlem i det kommunistiska partiet och ledamot i den politiska konsultativkonferensen, ett av de tyngsta utskotten i Kina.

Enligt Forbes uppgår Li Shufus privata förmögenhet till 17 miljarder dollar.



Med Prefacekonceptet vill Shufu profilera Geely som ett premiummärke.

Så står sig Volvo mot konkurrenterna

Jämfört med Audi, BMW och Mercedes är Volvo allt annat än en storspelare, sett till volym. Men med Geelykoncernen i ryggen knappar Volvo långsamt men säkert in på konkurrensen.

Säkerheten – mot konkurrenterna

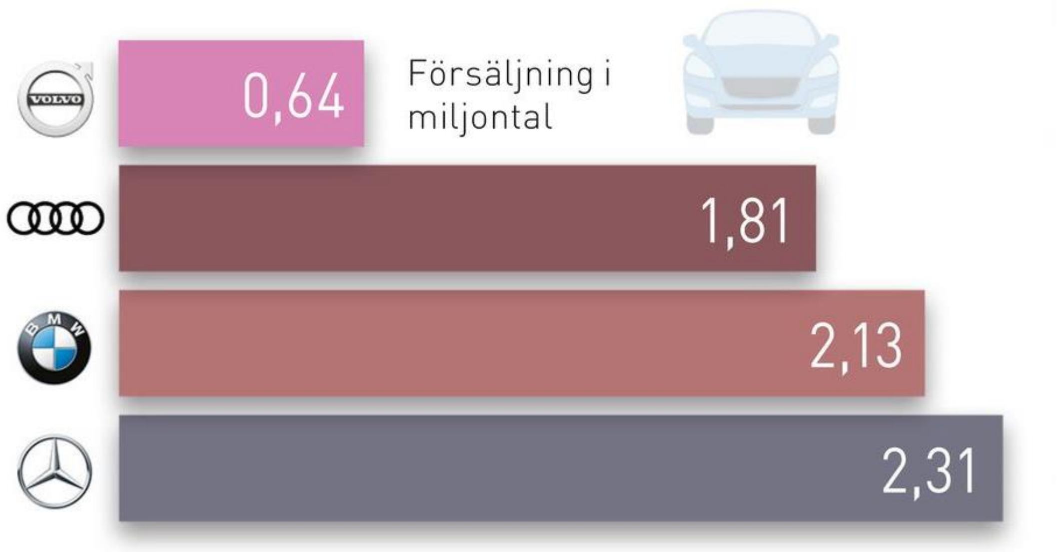
Audi – kan mycket mer än man får. Samtliga sensordata samlas i en central styrmodul för assistanssystemen. Rent teoretiskt skulle man därmed kunna köra helautonomt enligt Level 3, men det tillåter reglerna inte än.

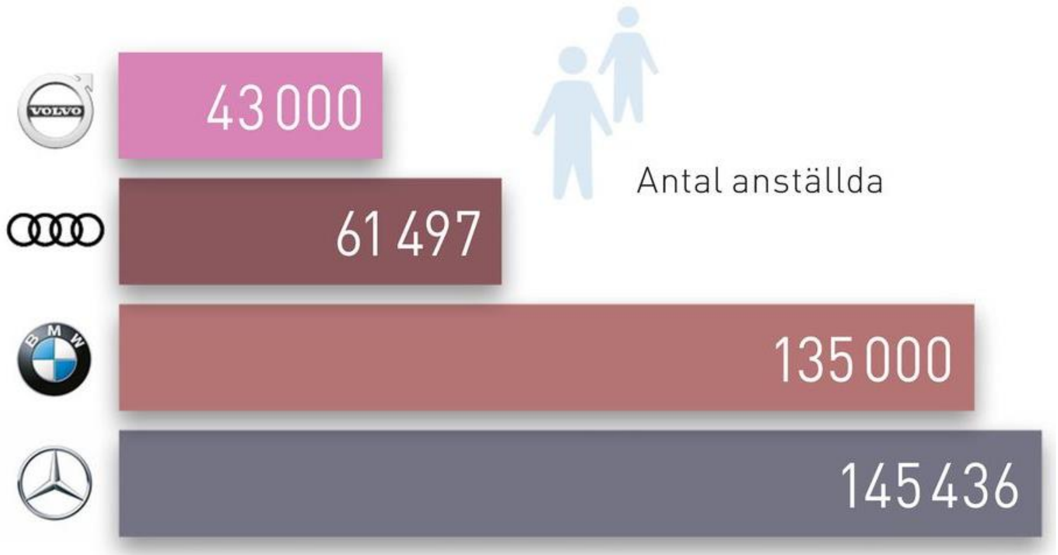
BMW – omfattande assistanssystem. BMW kombinerar farthållaren och avstånds- och filhållningsassistansen till ett intelligent system, och levererar samtidigt varning för korsande trafik samt kollisionsvarnare för säkrare parkering.

Mercedes – massvis med assistanssystem med ett saftigt pris. Nya E-klass får aktiv köassistans som kan bromsa själv och till och med bana väg för räddningsbilarna. Även varning för korsande trafik samt urstigningsassistans som identifierar cyklister finns tillgängliga.

Volvo – assistans via molnet. Från och med år 2020 har samtliga nya bilar en begränsad toppfart på 180 km/h. I Europa får alla nya Volvo två nya säkerhetsfinesser som via molnet varnar andra Volvoförare för risker och olyckor och till och med lokal halka.


GEELY
GEELY AUTO GROUP I SIFFROR
10
modeller på fem plattformar.
10
fabriker totalt.
48 000
Medarbetare (2018)
9
fabriker i Kina.
1,5
Miljoner sålda bilar



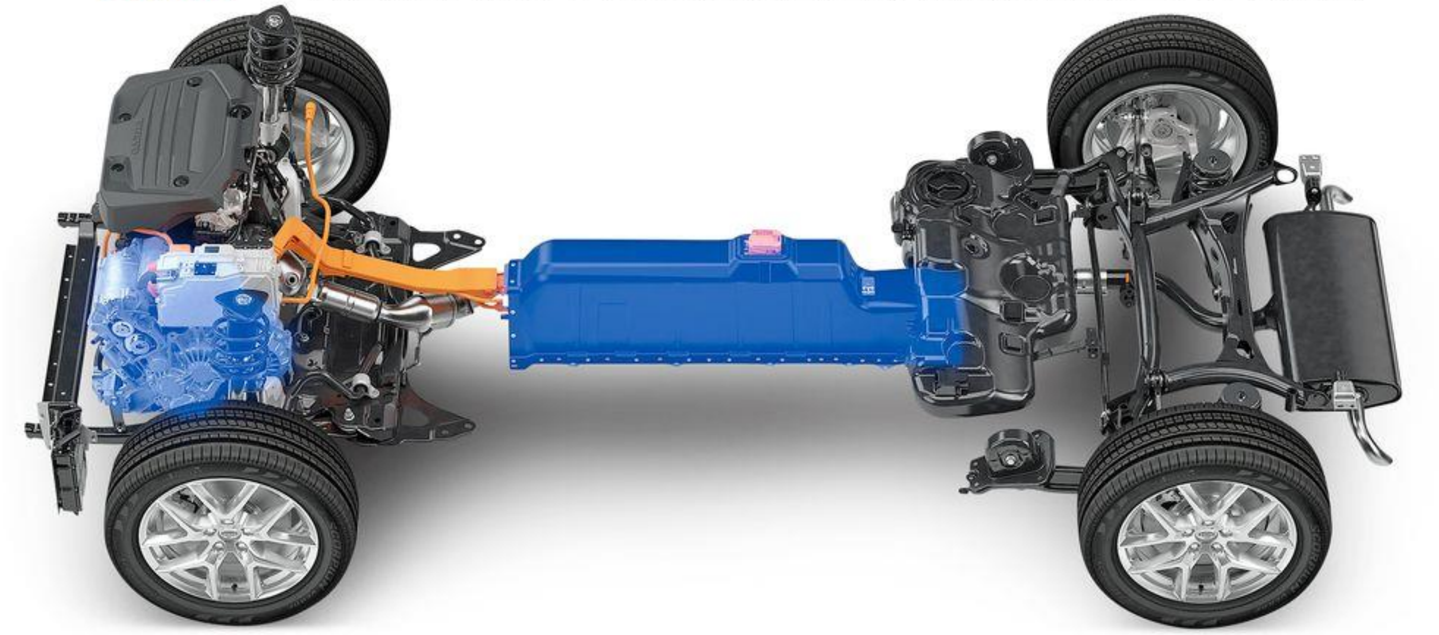




Volvos två plattformar

Tekniskt sett liknar plattformarna CMA och SPA varandra, de enda skillnaderna handlar om storleken och möjligheterna till elektrifiering.

CMA – COMPACT MODULAR ARCHITECTURE



CMA – Kompaktplattformen har utvecklats gemensamt med Geely. Förbränningsmotorn monteras på tvären ovanför framaxeln av McPhersontyp och kan även driva multilänkaxeln mekaniskt. Dessutom är plattformen förberedd för hybriddrift och batterier i kardantunneln.

XC40 är Volvos hittills enda modell på CMA-plattformen finns med tre- och fyrcylindriga motorer, fram- och fyrhjulsdrift, manuell eller automatväxlad. Laddhybriden kommer under sommaren.



GEELY FY11 – designad i Shanghai skulle suvcoupén även kunna vara en vägvisare för Volvo. V40:s efterföljare blir en crossover, ett coupéderivat vore mer än logiskt.



LYNK & CO 03 – är en bil som Volvo inte längre bygger: en kompakt sedan på CMA-plattform. Till sommaren 2020 kommer märket även att erbjuda sedanen med hybriddrift i Europa.



POLESTAR 2 – Volvos första riktiga elbil presenteras under undermärket Polestars flagg och kommer till handlarna i maj 2020. Med dubbla elmotorer och 408 hk ska Polestar 2 konkurrera med Tesla Model 3.



ELBILAR – CMA-plattformen är förberedd för helelektrisk drivning. Batteripaketet finns i golvet såväl som i kardantunneln, motorerna sitter på var sin axel.

SPA – SCALABLE PRODUCT ARCHITECTURE



Den större plattformen presenterades redan 2014 men används inte än av andra märken inom koncernen. Ovanligt för segmentet: endast fyrcylindriga kraftkällor. Hybridversionens batteripaket sitter i kardantunneln med endast elektrisk fyrhjulsdrift (XC90 T8 med 390 hk).

XC90 var Volvos första bil som byggde på SPA-plattformen. Toppmodellen T8 använder sig av en fyrcylindrig bensinmotor med dubbelturbo samt en elmotor på bakaxeln. I samband med en efterföljare 2022 kommer man också för första gången att använda sig av SPA II-plattformen. SPA II blir även förberedd för helelektrisk framdrivning, antagligen med Polestar 2 som förebild.

SKALNINGSMÖJLIGHETER

Precis som Volkswagens MQB-plattform definieras bägge plattformarna av framför allt ett mått, den mellan A-stolpens bas och framhjulens centrum. Resterande mått som axelavstånd, bredd, överhäng samt hjulstorlek är däremot flexibla.

LADDHYBRIDTEKNIK

Båda plattformarna har batterier i kardantunneln. Därför kan man endast erbjuda elektrisk fyrhjulsdrift för hybridversionerna (aktuellt bara för SPA-bilarna). Kommande XC40 PHEV har däremot elmotorn på framaxeln och driver därmed endast med framhjulen.

Eldrift finns för närvarande endast till CMA-plattformen. Den första elbilen, Polestar 2, får dubbla motorer och fyrhjulsdrift, något som med all säkerhet även gäller kommande XC40 med eldrift.

Sammanfattning: Det hettar till i premiumsegmentet

Kan Geely verkligen hota de tyska premiumtillverkarna med hjälp av Volvo? Svenskarna siktar 2020 mot en global försäljning på 800.000 bilar och även dotterbolagen Polestar och Lynk & Co. har ambitiösa mål.

Upp till de två miljoner bilar som både BMW och Mercedes säljer årligen når Geely inte på långa vägar – än. Geely har nämligen tack vare sina olika märken ett globalt nätverk av utvecklingsresurser och försäljningsnät och därmed de bästa förutsättningarna att bli en världsomspännande storspelare.

Det skulle inte varit något problem för Audi, BMW & co. men Shufu har andra planer. Geelyägaren vill skapa sitt eget premiummärke och satsar i första hand på Volvo.

Även Geely-märket har premiumambitioner. Med smarta uppköp och en mängd kompetenta partners som Google, Daimler, Uber och Waymo rusar den kinesiska koncernen mot en framtid där de tyska paradgrenarna som effekt, chassi och hastighet spelar en allt mindre roll.

När väl Geelys planer får fäste i hemlandet och lyckas flytta köparnas fokus från "Made in Germany" till inhemska lyxprodukter får de tyska giganterna allvarliga problem på världens viktigaste marknad. Men tyskarna kan trösta sig med att hemmapubliken fortfarande är trogna märkesköpare.

De tyska tillverkarna lär behåller sin ledning när det gäller kvalitet och chassiteknologi och anstränger sig dessutom för att hitta nya partners och affärsmodeller.

Volvos beslut att dra ned på topphastigheten har inte mottagits med välvilja från köparnas sida. Man kan tycka att vuxna människor borde få välja topphastigheten på sin bil. Volvo förblir ett lite udda märke på kontinenten och deras uppåtgående trend kommer med all säkerhet att fortsätta.

Volvo är ett spännande alternativ till de tyska giganterna – varken mer eller mindre.

Bearbetning: Tobias Mersinger
Illustrationer: Christian Schulte

2. Prov: Lynk & Co 01 med Volvos trecylindriga laddhybrid

Av Mike Duff

Publicerad 2019-06-04, 06:25

När Volvo 2016 förhandsvisade XC40 i Göteborg sade man att det kommer en smart, tre-cylindrig laddhybridversion. Detta kan bli Volvos första "folk-laddhybrid" med 262 hk och 5 mils räckvidd (NEDC). Och äntligen, efter nästan tre års väntan, kör vi denna intressanta driv-linan – i Volvos kinesiska kusin Lynk & Co 01!



Lynk 01 har personliga linjer signerade av Volvos tidigare designchef Peter Horbury. Kul i all konformism.

Till sist har vi fått prova den nya drivlinan i en mycket annorlunda miljö: i en Lynk & Co 01 på Geely Autos testbana vid deras R&D-center i Hangzhou i mitten av Kina.

Lynk & Co är ett av Geelys dotterbolag/varumärken som använder samma kompakta modulära arkitektur som Volvos 40-serie. Företagets tre första modeller är redan ute i handeln i Kina och laddhybriden är den första som är avsedd för Europa.

Även om de konventionella bilarna från Lynk & Co säljer bra i Kina vid sidan om 01 PHEV ska märket endast bli elektrifierat i Europa. Först ska 01 PHEV lanseras, vilket sägs ske nästa år på vissa marknader. Kort därefter ska det komma en ren elbil baserad på Geelys nya elektriska PMA-arkitektur.

Vi har fortfarande några obesvarade frågor om vilka planer Lynk & Co har för vad som i huvud-sak ska bli en prenumerationsbaserad modell för Europa. Lynks bilar och Volvos teknik fortsät-ter dock att imponera.

Provkörningen bjuder på:

- Allt om tekniken i Volvos trecylindriga laddhybrid.
- Vi jämför skillnaderna mellan Lynk & Co och Volvo.
- Vi berättar om Geely-koncernens tekniksprång i Kina och i Europa.



Lynk & Co 01 PHEV var i mjukaste laget vid vår provkörning.
Bilarna för Europa kommer att ha en stabilare chassisättning enligt företaget.

Drivlinan är imponerande smart. För närvarande endast framhjulsdriven, som den även kommer att vara i Volvos versioner, använder den en sjuväxlad dubbelkopplingslåda för att integrera ansträngningarna från bensin- och elmotorn.

Då den turboladdade 1,5-literstrean på 177 hk kan använda den ena eller den andra av växellådans två axlar är elmotorn på 80 hk endast ansluten till den axel som ger tvåan, fyran, sexan och backväxeln. Elmotorn sitter efter kopplingspaketet vilket innebär att 01 kan köras rent elektriskt med bensinmotorn avstängd.

Eller så kan elmotorn ge support och bilen stundtals ha två ilagda växlar samtidigt, med en axel driven av bensinmotorn och den andra av elmotorn. Den sistnämnda kan även variera nivåerna av regenerativ bromsning genom att välja olika växlar.



Ingen risk att blanda ihop 01 med XC 40 bakifrån. 01:s bakljus strävar nedåt, XC40:s uppåt.

Även om Hangzho Bay-bananbara har lågfartskurvor har den ändå två raksträckor som är långa nog att testa 01 PHEV:s acceleration.

Vid aggressiva starter drar testbilen iväg elektriskt och den trecylindriga bensinmotorn griper in när bilen börjat rulla. Vid hård körning var samspelet mellan drivkällorna inte direkt sömlöst med en tydlig paus innan bensinmotorn började dra.

Den trecylindriga motorn låter kraftfull när den dras ur på växlarna och dubbelkopplingslådan känns snärtigare än slirandet som man brukar uppleva i CVT-utrustade hybrider som Toyota Prius. Den känns snabb också. Trots de sega starterna hävdar Lynk & Co 7,3 sekunder för 0–100 km/h, något som känns fullt möjligt.



Prydlig interiör med vettiga materialval och i egen stil. Ingen Volvokänsla.

Vid mer sansad körning, som 01 är utformad för, jobbade bensin- och elmotorn mycket bättre ihop, med elmotorn som diskret understöd i standardläget hybrid. Det finns ett helelektriskt läge, även om jag bara kunde prova det kort då batteripacket mest var utarmat. I det läget är accelerationen begränsad men nästan helt ljudlös.

Lynk & Co hävdar en elektrisk räckvidd på 51 km från det 9 kWh starka batteriet, men det är kalkylerat på de optimistiska testprotokollen för NEDC. En räckvidd runt 35 kilometer, sommar-tid, är kanske en mera realistisk förväntan.

Även på en slät testbana känns 01:ans chassisättning mjuk med en hel del karosskrängning till och med under måttlig belastning i kurvorna. Framaxeln kämpar med att svälja vridmomentet ut ur hårnålarna. Vi försäkras om att chassisättningarna för de europeiska versionerna kommer att vara stabilare.



Lastutrymmet är klasstypiskt stort.
Kan vara mindre än Volvos på grund av bakrutans lutning.

GEELYS "LADDHYBRIDSKUSINER" I JÄMFÖRELSE

Släkten är värst – eller bäst. Geelykoncernen är på god väg att sätta in kusinerna Lynk & Co 01 och Volvo XC40 i laddhybridutförande på marknaden.

Volvo XC är en framgång redan medan Lynk & Co inte bara är en helt ny modell utan ett helt nytt varumärke som ska ta plats på en tuff europeisk marknad. De lär matchas helt olika ifråga om segment.

Volvo har slitit hårt för premiumstatus och lyckats väl. Prislapparna lär avspegla detta. Rätt matchad bör Lynk & Co kunna bli "Volvos Skoda". Ett prisvärt märke för att fånga kunderna som prioriterar pris före prestige.



Här ser vi den trecylindriga T5 Twin Engine, elmotorn ligger placerad ovanpå transmissionen till höger i bild. I Volvos utförande blir det en sammanlagd systemeffekt 262 hk. Pendlings-avståndet med enbart eldrift blir runt 50 kilometer, enligt NEDC-cykeln.



Här ser vi Volvos CMA-plattform, som laddhybrid.
Batteripaketet sitter i "kardantunneln" i mitten och modellerna är framhjulsdrivna.



Två syskon i Geely-koncernen, Lynk & Co 01 samt Volvo XC40.

	Lynk & Co 01 PHEV	**Volvo XC40 T5 Twin Engine**
Bensinmotor	R3, turbo, 177 hk	R3, turbo, 180 hk
Elmotor	80 hk	75 hk
Systemeffekt	ingen uppg.	262 hk
CO_2	ingen uppg.	44 g/100 km
Pris	Motsvarande 368 950 kr (i Kina)	459 900 kr (i Sverige, före miljörabatter)
Säljstart	Säljs nu (i Kina)	Nu (Care by Volvo = pren. I övrigt byggstart i höst)

LYNK & CO 01 PHEV (FÖRSERIEBIL)

TEKNISKA DATA

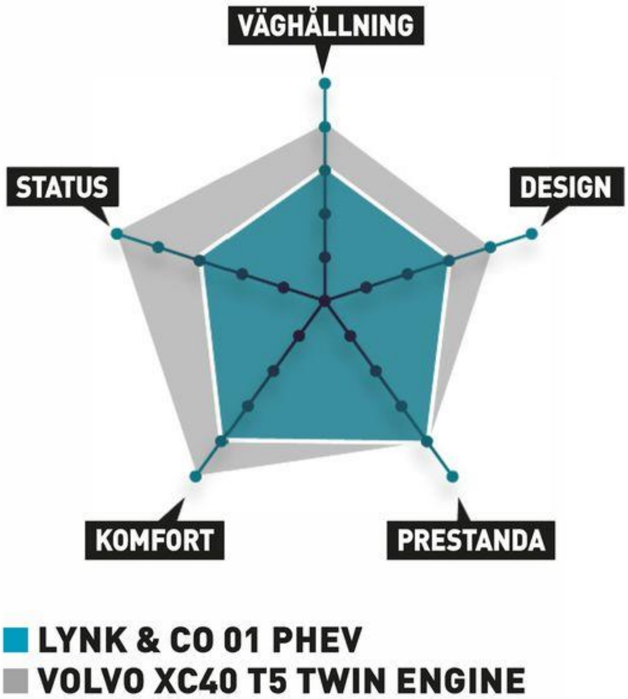
MOTOR: R3, turbo, bensin, 1 477 cm³, 177 hk vid i.u. r/min, vridmoment 264 Nm vid 4 000 r/min. Elmotor 80 hk/160 Nm. Systemeffekt i.u. 7-växlad dubbelkopplingslåda, framhjulsdrift.

VIKT: 1 770 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,3 sek. Toppfart 209 km/h.

PRIS: 368 950 kronor före miljörabatter (baserat på pris i Kina). Aktuell 2020.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Smart drivlina, personlig design, släktskap med premiummärket Volvo.

SÄMST: Alltför mjukt chassi, okänt varumärke.



Auto Union Typ C 1936–37

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Kia Niro Hybrid och Niro Plug-In Hybrid återkallas

Mattias Rabe 4 juni 2019

Glappkontakt i ett relä gör att Kia tvingas återkalla populära Niro Hybrid och Niro Plug-In Hybrid. Flera tusen svenska bilar är drabbade.



Man har upptäckt att det kan vara dålig kontakt mellan ett huvudrelä och relähållaren i Niro Hybrid och Niro Plug-In Hybrid, det vill säga både elhybriden och laddhybriden. Vid otillräcklig kontakt mellan komponenterna kan dessa bli varma och det finns risk för överhettning. Några bränder eller olyckor till följd av problemet har inte registrerats.

2 863 exemplar av de båda modellversionerna återkallas i Sverige. Det är bilar tillverkade mellan den 1 november 2016 och den 19 september 2017 som berörs. Ägarna kommer brevledes att kontaktas av Kia Motors Sweden där de uppmanas att besöka en auktoriserad verkstad för kostnadsfri kontroll och åtgärd. Besöket på verkstaden beräknas ta en timme.



Både Niro Hybrid (denna bild) och Niro Plug-In Hybrid (bilden överst i artikeln) berörs av återkallelsen.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Seat Mii electric officiell – spansk eldrift i 26 mil

Peter Klemensberger 4 juni 2019

Seats instegsmodell Mii uppdateras och blir renodlad elbil. Kommer 2020 och Sverige är en av huvudmarknaderna.



Nya elbilsmodeller brukade förr skapa rubriker men nu är de vardagsmat och en av de som riskerar att gå under radarn nu när den blir officiell är Seat Mii electric.

Modellen som sådan lanserades 2011 och var en del av en trillingkull, de andra två bilarna var Skoda Citigo och Volkswagen Up. Den sist nämnda kom som elbil redan 2013 och Skodan följde upp som Citigo^{e} iV förra veckan, dock med uppdaterad teknik och prestanda.

Seat Mii electric har nu täckts av Oslo och datan visar att bilen delar teknik med Skodan och har i det närmaste identiska data. Batterikapaciteten är på 36,8 kWh, elmotorn ger 83 hästkrafter och 212 newtonmeter i vridmoment (Skoda specificerar 83 hk/210 Nm). Bilens räckvidden är 26 mil (en halvmil kortare än Skoda Citigo^{e} iV) enligt WLTP-cykeln.

Seat Mii electric blir märkets första eldrivna bilmodell i saluhallen men runt hörnet lurar el-Born, en modern elbil (om Mii ursäktar uttrycket) som bygger på Volkswagen-koncernens nya MEB-plattform. Första eldrivna fordon att kunna köpas av Seat var dock eXS, om man nu ska betrakta sparkcyklar som sådana. Första elbilen byggde Seat redan 1992, en elkonverterad Toledosom tjänstgjorde under de olympiska spelen i Barcelona.

Nu ska inte Mii hänga läpp för att vara sist ut som elektrifierad av trillingarna. Faktum är att modellen elkonverterades för redan över två år sedan i testsyfte.

Vill man ha sin Mii med förbränningsmotor får man raska på, produktionen av dessa slutar i juli men i Sverige finns den inte i dagens sortiment. Eldrivna Mii börjar tillverkas i Bratislava under fjärde kvartalet i år och introduceras på huvudmarknaderna under första kvartalet 2020. En av dessa är Sverige där Mii electric ska bli en av de mest överkomliga elbilarna på marknaden.

GALLERI
Seat Mii electric
10 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Nya Audi A6 allroad quattro officiell

Mattias Rabe

5 juni 2019

20 år efter första generationen Audi A6 allroad quattro förvandlas nu senaste generationen A6 Avant till fjärde generationen A6 allroad quattro.



I slutet av 1999 tog Audi fram en ”offroad-version” av A6 generation C5 (1997-2005). Den kallades kort och gott Audi allroad, utan att vare sig belysa modellserien (A6) eller antalet drivande hjul (quattro). Bilen togs väl emot och tre generationer A6 allroad quattro, som modellutförandet sedermera döptes till, har hittills sett dagens ljus.

Låg, hög, högre, högst

Nu riktas strålkastarljuset mot Audi A6 Avant generation C8 som, ett år efter introduktionen, förvandlas till nya A6 allroad quattro. I traditionell allroad-anda rör det sig om ett lite mer terrängförberett utseende med plast längs skärmkanter, runt hjulhus, hasplåtliknande detaljer under främre och bakre stötfångarna samt kraftigare takrails som ”inte ligger tätt” mot taket. Railsen, fönsterlisterna och hasplåtarna går att få i svart, om man nu inte gillar aluminiumutseendet.



Terrängkörningshjälp
Den som tar sin nya A6 allroad quattro ut i busken kan få extra hjälp när det börjar luta åt det ena håller eller det andra. Dels är bilen utrustad med hill descent-teknik som bromsar hjulen individuellt och därmed ger föraren större kontroll, och dels kan föraren via MMI-skärmen få reda på lutningsvinkeln både längs och tvärs bilens riktning.

UrsprungsgrönInnan vi går in på motorerna ska vi avhandla en av karossfärgerna. Minns du första generationen Allroad och att den ofta var lackerad i en grön kulör? Det minns även Audi som, av de elva färger man har valt till nya A6 allroad quattro, har tagit fram en grön metallicfärg kallad gavial green som sägs påminna om hur första generationen såg ut.

Motorer och pris
Nya Audi A6 allroad quattro kommer med tre olika motoralternativ, samtliga V6 TDI-diesel-maskiner med 48-volts milhybridteknik. Instegaren heter A6 allroad 45 TDI quattro och har 231 hästkrafter samt 500 newtonmeter. Den gör 0-100 km/h på 6,7 sekunder och kostar från 582 100 kronor.
Nästa modellversion heter A6 allroad 50 TDI quattro. Den bjuder på 286 hästkrafter och 620 newtonmeter och avverkar 0-100 km/h på 5,9 sekunder. 626 900 kronor börjar priset på.
Sist, men absolut inte minst, har vi A6 allroad 55 TDI quattro som med 349 hästkrafter och 700 newtonmeter gör 0-100 km/h på 5,2 sekunder. Priset för denna modellversion är ännu inte fast-ställt.
De två svagare motoralternativen uppges dra strax under 0,60 liter per mil enligt NEDC-korr, det starkare på uppemot 0,66 liter per mil.
Samtliga motorer är sammankopplade med Audis åttastegade tiptronic-automatlåda. Progressiv styrning är standard, däremot är fyrhjulsstyrning tillval.

Försäljningsstart och leverans
Försäljningen av nya Audi A6 allroad quattro påbörjas under första veckan av juni 2019, det vill säga under innevarande vecka. När de första bilarna börjar hitta ut till sina nya ägare är okänt.



Bakom föraren får tre passagerare plats, och bakom dessa ryms 565 liter bagage, det vill säga samma som i vanliga A6 Avant. Hoppar de tre passagerarna ur baksätet kan man fälla detta, då ryms 1 680 liter. Baksätesryggen är för övrigt fällbar enligt 40/20/40-principen.



*Om man är lagd åt det mörkare hållet kan man få hasplåtar,
takrails och fönsterlister i svart.*

GALLERI
Audi A6 allroad quattro 2020
29 bilder

6. Mazda avslöjar mer om Skyactiv-X – så stark och snål blir nya motorn

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-05, 20:34

Mazda har i flera år planerat ett slags mellanting mellan bensin- och dieselmotor. Tekniken kallas Skyactiv-X, och vi har redan provkört den. Men tidigare har det handlat om en prototyp där Mazda inte velat avslöja alltför mycket siffror eller specifikationer. Nu närmar sig tekniken premiär och då är det dags att berätta mer.



Mazda 3 blir först ut med tekniken och leveranserna ska börja i höst. Bilen får en 2,0-liters bensinmotor som ska gå lika snålt som en dieselmotor, men utan att Mazda behöver lägga pengar och tid på den dyrare utsläppsreningen som en dieselbil kräver.

Motorn får 180 hästkrafter och 224 Nm, vilket är betydligt mindre vridmoment än en lika stor bensinmotor med turbo – för att inte tala om en dieselmotor. Den officiella förbrukningssiffran hamnar på 5,5 l/100 km och koldioxidutsläppet på 125 gram per kilometer enligt den nya och hårdare WLTP-körcykeln.

Snålare än bensin – törstigare än diesel

Det låter kanske inte så imponerande men jämför vi till exempel med bensindrivna Volkswagen Golf TSI 150 med manuell låda, som har lägre effekt men högre vridmoment, drar den 6,2 l/100 km i WLTP-körcykeln.

Om vi däremot jämför med dieseldrivna Volkswagen Golf TDI 150, som har betydligt mer vridmoment, fyrhjulsdrift och dubbelkopplingslåda, drar den 6 l/100 km. Det är mindre än Mazda 3 Skyactiv-X med automatlåda och fyrhjulsdrift, som drar 6,6 l/100 km.

Mildhybrid ingår

Den så kallade M Hybrid-tekniken ingår också i Skyactiv-X-drivlinan. Det är ett 24-volts mildhybridsystem som ska sänka förbrukningen.

Tekniken bakom Skyactiv-X kallas Spark Plug Controlled Compression Ignition (SPCCI). Enligt Mazda ska motorn kombinera bensinmotorns varvvilliga karaktär med dieselmotorns förbrukning.

Mazda Skyactiv-X blir världens första HCCI-motor – tekniskt genombrott och extremt snål

Så funkar Mazda Skyactiv-X: "En riktig ingenjörsbedrift!"

NyTeknik

7. Då kan GM och Michelin lansera det luftfria däcksystemet

Johan Kristensson 2019-06-05 11:17

Ännu ett koncept för punkteringsfria hjul har sett dagens ljus. Denna gång är det GM och Michelin som gör en gemensam framryckning.



GM och Michelins koncept för luftfria däck kallat Uptis.

Konceptet kallas för Uptis vilket är en förkortning för Unique Puncture-proof Tire System och är som namnet antyder ett hjul som det inte går att punktera. Michelin och General Motors (GM) presenterade nyligen Uptis på transportmässan Movin'on i Kanada.

Hjulet är avsett för personbilar och ska kunna klara av även snabbare körning på motorväg. Det uppges vara optimerat för autonoma och elektriska fordon. Det minskade underhållskravet skulle förstås kunna innebära stora fördelar för till exempel uthyrningsflottor.

Bilens tyngd bärs upp av fjädrande ekrar gjorda av kompositgummi och hartsomsluten glasfiber i stället för att trycksatt luft. Den fälgliknande konstruktionen i mitten är gjord av aluminium. Hjulets yttersta lager ser ut att vara en vanlig mönstrad gummiblandning.

Som vanligt när etablerade tillverkare inom fordonsindustrin presenterar koncept som kraftigt avviker från den gängse affärsmodellen är produktionsplanerna vaga: GM har "för avsikt" att utveckla det luftfria hjulet tillsammans med Michelin och "siktar" på att introducera det för personbilar "så tidigt som" 2024.

Klart är i alla fall att GM kommer att påbörja test och validering av hjulkonceptet på ett antal Chevrolet Bolt redan i år. Ytterligare utveckling lär behövas för att hjulet ska kunna klara av snöiga förhållanden, om det nu är tanken.

De senast åren har vi fått se ett antal koncept som handlar om luftfria däck för olika typer av fordon. Michelin har också lanserat Tweel, ett luftfritt hjul för exempelvis golfbilar.

ALLT OM BILAR

8. Småbilar kostar för mycket – flera modeller försvinner

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 4 jun 2019 06:30

Flera av våra mest populära småbilar kan försvinna från bilhallarna. Anledningen är dyrare utrustning till följd av tuffare lagkrav. Och att bilköparna inte vill betala det den nya tekniken kostar.



Volkswagen Polo, Smart, Opel Karl och Opel Adam. Det här är bara några i en lång rad av småbilar som kan komma att försvinna från bilhallarna i Europa. Anledningen är allt tuffare avgaskrav som betyder att biltillverkarna måste installera ny och dyr teknik i bilarna. Kraven på allt lägre CO2-nivåer driver upp kostnaderna och på småbilarna finns inte några marginaler att ta av – bilköparna vill inte betala mer för en liten bil bara för att den släpper ut mindre CO2.

Även den så klassiska kombibilen dras med problem då försäljningen rasat. Volkswagen funderar på att helt sluta sälja sin Golf kombi i USA och även i Europa rasar försäljningen. Bilköparna köper hellre en suv än en kombi.

Lite större och dyrare bilar kostar mer men har också högre vinstmarginaler. Därmed finns det ett visst utrymme att få in ny teknik i en mellanstor bil.

Samtidigt pressas tillverkarna av EU:s tuffa krav på snittutsläpp som gör det dyrare att sälja många fler stora bilar.

Elbilar kan bli räddningen

Opel har meddelat att de släpper modellerna Karl och Adam och PSA-koncernen har meddelat att även Citroën C1 och Peugeot 108 kan försvinna. Ford kommer att sluta importera modellen Ka+ från Indien till Europa. Volkswagen funderar på att sluta sälja sina minibilar VW Up!, Skoda Citigo och Seat Mii med förbränningsmotorer.

Daimler har hittat en lösning för krisande Smart som kommer att byggas i Kina tillsammans med Geely och för marknaden i Kina.

Problemet för de här bilarna är att de inte kan komma under den nödvändiga gränsen på 95 gram CO2/km utan någon form av dyr rening eller elektrifiering.

Räddningen för småbilarna kan ändå bli elektrifieringen och då helt eldrivna småbilar med en något kortare räckvidd än de allra dyraste modellerna. Flera tillverkare har småbilar på gång med elmotorer och batterier. Men även där handlar det om kostnader. Batteri och drivlina behöver bli billigare innan det blir lönsamt att sälja små elbilar.

SVENSKA DAGBLADET

9. Myndighet vill se mer biobränsle i tanken

TT

Publicerad 13.53

Myndighet vill se mer biobränsle i tanken



Energimyndigheten vill se hårdare krav på drivmedelsleverantörer.

Energimyndigheten vill se hårdare krav på leverantörer att blanda i mera biobränsle i bensin och diesel för att minska utsläppen av växthusgaser från fossila drivmedel.

Enligt regeringens reduktionsplikt ska drivmedelsleverantörer minska användningen av fossila bränslen för att nå det nationella målet om nollutsläpp år 2045.

Därför föreslår Energimyndigheten att reduktionsnivån för bensin det året ska vara 80,6 procent för bensin och 92,9 procent för diesel.

I dag är reduktionsnivåerna 2,6 procent för bensin och 20 procent för dieselbränsle.

TT

Seth Norberg

Sist jag tankade var det en 40%:ig biodrivmedel inblandning i dieseln. Och en leverantör, har 47% biologiskt drivmedel i dieseln. Marknaden verkar alltså ha kommit längre än myndigheternas krav.

NyTeknik

10. Här är Sveriges första snabbladdare för lastbilar

Simon Campanello 2019-06-04 10:09

Med en effekt på 175 kW är det den snabbaste publika laddstationen i Sverige. Och en av få i världen som är anpassad för eldrivna lastbilar.



Elektrifierade personbilar har börja rulla ut från fabrikerna i en strid ström, och ett nätverk av publika laddstationer breder snabbt ut sig över Sverige. Nu har turen kommit till den tunga trafiken – och i måndags fick Sverige sin första publika snabbladdare för lastbilar.
Stationen är uppställd bredvid en bensinmack på Gullbergsvass i Göteborg och har uppförts av det kommunala energibolaget Göteborg Energi i samarbete med Volvo Lastvagnar.
– Det här är en förutsättning för att vi ska kunna göra våra fältprov, och tittar man på framtiden är det en förutsättning för vissa av våra kunder att kunna ladda under dagen, säger Volvo Lastvagnars vd Stefan Strand till Ny Teknik vid invigningen.

Läs mer: LTU:s metoder ska göra lastbilar 20 procent lättare

Laddaren kommer från ABB och har en effekt på 175 kW. Därmed blir den snabbast i Sverige, före Teslas nätverk av Superchargers som har en maxeffekt på 145 kW. Laddaren har både CCS- och Chademo-uttag, men bara ett fordon kan ladda åt gången. Den totala installationskostnaden uppges ligga på omkring 1,5 miljoner kronor.
– Den anpassad för lastbilar på upp till 10 meter. Annars är de flesta snabbladdare anpassade för personbilar och en lastbil kan inte komma fram och ladda, säger Martin Bramsved som jobbar med laddningsinfrastruktur på Göteborg Energi.
En lastbilskund som kommer att använda stationen är DB Schenker som kör varuleveranser i Göteborg med en av Volvo Lastvagnars första eldrivna lastbilar. Idag laddas deras lastbil över natten, men tack vare laddstationen kan drifttiden ökas med ytterligare några timmar per dygn.

Läs mer: **Biltillverkare kan tvingas redovisa utsläpp: ”Man öppnar Pandoras ask”**

Volvo börjar sälja ellastbilar till hösten

Än så länge är de elektrifierade lastbilarna få och inköpspriset är flera gånger om mot en dieseldriven. Efter pilotprojekt som det hos DB Schenker är Volvo Lastvagnar nu på väg mot en bred lansering.

– Vi är precis i starten och kommer att börja sälja till hösten. Vi ser att det kommer att gå framåt successivt och att det kommer att ta några år innan vi börjar sälja i stora volymer. Väldigt mycket styrs av utvecklingen på batterisidan. När kalkylen ser bättre ut kommer vi att börja sälja bättre, säger vd Stefan Strand.

Var kommer de elektrifierade lastbilarna att komma först?

– Citydistribution och avfallshantering är de två största områdena. De rör sig ofta inne i stadskärnan och rör sig i miljöer där det är bra att kunna köra helt på el.

Läs mer: **Så gick Einride från idé till världsledande på tre år**

Till en början kommer mycket av laddbehovet förmodligen att kunna ske på hemmaplan, men i takt med att antalet eldrivna lastbilar ökar och de kommer in i fler branscher kommer behovet av publika laddare att följa med.

– Den första applikationen kommer att vara mycket "hemmaladdning" på sin egen depå eller terminal. Men för att kunna gå upp på skiftoperation och för att köra längre sträckor kommer det att behövas publika laddstationer för att kunna fylla på under dagen. Så på sikt blir de publika laddarna jätteviktiga, säger Magnus Broback som jobbar med laddningsinfrastruktur på Volvo Lastvagnar.

Även personbilar är välkomna att använda laddaren i Göteborg och kan då, om de har stöd för så hög effekt, räkna med upp till 15 mils drift på 10 minuters laddning. Priset ligger i nuläget på 2,50 kronor per kWh.



SIMON CAMPANELLO

RELATERADE ARTIKLAR

Powercell tecknar avtal med Bosch för halv miljard

Självkörande buss ska lösa parkeringsproblem i Göteborg

Guldrusch för bränsleceller ger nystart åt svenska uppstickaren

Husbil & Husvagn

11. Biltema inleder en kraftig expansion

Publicerad 2019-06-05 7:17

Text Pelle Kjörling

Biltema expanderar kraftigt och målet är att fördubbla antalet varuhus de kommande åren. Därför byggs nu lagret i Halmstad ut och blir därmed en av Nordens största.



Byggprojektet inleds under sommaren. Det nya lagret beräknas stå klart under 2021.
– *Vi börjar nu bygga ett nytt lager på 85 000 kvadratmeter. Det blir vår i särklass största lagerbyggnad. Totalt kommer hela vår lageryta att bli 350 000 kvadratmeter*, säger Bjarne Sandberg, VD för Biltema Logistics, i ett pressmeddelande. *Utöver detta vill vi bygga ut befintliga lager i hamnområdet. Detta för att klara ökningen av gods som kommer med båt. Men detta beror till stor del hur det går i förhandlingar med kommunen.*
Fokus på det nya lagret är att det skall vara effektivt och miljöanpassat.
– *Miljöfrågan är central för oss. Därför kör vi dagligen vårt stora Biltema-tåg till framförallt de norska varuhusen. Nyligen började vi dessutom skeppa produkter via fartyg till våra finska varuhus* fortsätter Sandberg som även påpekar att svenska politiker och myndigheter måste skärpa sig så att det går att använda mer tåg och båt även till svenska varuhus.

Klassiker

12. Grattis Rapier!

Publicerad 8 maj 2009

Text Carl Legelius

I dag när Åke har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Rapier.



Rapier betecknar en lätt stötvärja och är ett namn som använts som modellnamn på två engelska bilar, **Sunbeam** och **Lagonda**.



Sunbeam Rapier presenterades på våren 1955 som en sportig hard-top. För formgivningen hade Rootes konsulterat Raymond Loewy, mannen bakom Studebakers sensationella 53:or. Sex mådnader senare kom Hillman Minx med en fyradörrrars version av den nya karossen, se namnsdagsbilar den 27 april.



Modet 1958 föreskrev fenor och det fick Rapier serie II men som motvikt samtidigt en traditionell grill. På bilden en Serie IIIA med något nedtonade fenor. Nu hade motorn växt till 1,6 liter, från början var det 1,4, senare 1,5 liter.



Rapier var ju en engelsk bil i övre mellanklassen men saknade först träpaneler invändigt. Det rättades till 1959 med Serie III. Alla serier utom den första erbjöds förutom som hard-top också som convertible.



Kantiga karosser blev mode på 1960-talet och linjerna stramades upp på 1965 års Rapier som blev serie IV. Utseendet bibehölls på serie V med 1725 cc som lades ned 1967.



Chrysler tog kontroll över Rootes i slutet av 60-talet och1968 års Rapier ser ut som en förminskad Plymouth Barracuda 1966. Den var byggd på den nya Arrowplattformen som delades med Hillman, Humber och Singer. Modellen höll ut till 1976 och fanns också med Holbaytrimmad motor som kallades H120 fast den bara var på 105 hkr och inte toppade 120 mph



En för Lagonda mycket liten bil var Rapier men dess twin-cam motor höll märkets höga klass fast den var bara på 1104 cc. Den visades i juli 1934 och såldes som chassi för påbyggnad av olika fristående karossmakare. På bilden en Sports Tourer



Vanligare var Lagonda Rapier med roadsterkaross. Den avancerade konstruktionen gjorde bilen dyr för sin storlek och därmed svårsåld. Lagonda lade ned modellen i slutet av 1935 men dess konstruktör Tim Ashcroft tog över rättigheterna och fortsatte att bygga bilen i egen regi under märkesnamnet Rapier ända till 1939.

13. Helgens motor – Vecka 23

Av Gergei Farkas Posted on 6 juni 2019

Sommaren är här – det märks om inte annat på att det har tätnat rejält i motorsportkalendern. Här kommer därför en sammanställning över det viktigaste att hålla koll på under den kommande motorhelgen:

Dragracing: Tierp Internationals

Formel Blogg har inte skrivit mycket om dragracing genom åren, men när den europeiska dragracingeliten besöker Tierp för att göra upp om EM-titeln 6-9/6 är det absolut läge att tipsa. Personligen fattade jag tjusningen med sporten först när en kompis tog med mig till just Tierp för ett par år sedan. Det är definitivt något som ska upplevas live. Hörselskydd rekommenderas. Missa inte detta!

http://tierparena.com/tierp-internationals-em-dragracing-2019-6-9-juni/

F1: Kanadas GP Montreal

F1 fortsätter med Kanadas GP på klassiska Circuit Gilles Villeneuve i Montreal – en bana som vanligtvis brukar passa Ferrari. I år ska vi dock knappast förvänta oss några stordåd av de röda. Även om farten skulle räcka till lär italienarnas strategimissar effektivt kompensera för det.



Svenska tider:
FP1: Fredag 16:00-17:30
FP2: Fredag 20:00-21:30
FP3: Lördag 17:00-18:00
Kval: Lördag 20:00-21:00
Race: Söndag 20.10-22:10
Live-sändningen ser ni som vanligt bäst genom Viasat Motor eller Viaplay.

IndyCar: DXC Technology 600

Mycket intressantare ur ett svenskt perspektiv än F1 är förstås IndyCar-säsongen som i rask takt fortsätter med 600 kilometer långa DXC Technology 600-racet på ovalbanan Texas Motor Speedway. Felix Rosenqvist har revansch att uthämta efter missen senast i Detroit, medan Marcus Ericsson kommer till Texas styrkt av sitt bästa resultat på sex år.



Svenska tider:
FP1: Fredag 02:00-04:00
FP2: Fredag 21:00-22:00
Kval: Lördag 00:45-01:45
Race: Söndag 02:40-04:40
Även IndyCar-säsongen följer man bäst genom Viasat Motor eller Viaplay.

F3: Euroformula Open

Avslutningsvis får ni inte missa Linus Lundqvists fortsatta jakt på F3-toppen i Euroformula Open-serien som fortsätter på legendariska Spa – banan där Linus vann dubbelt i fjol och säkrade den brittiska F3-titeln. I år har motståndet varit hårdare och varken Linus eller teamet Double R är helt nöjda med vad de åstadkommit hittills. Mycket möjligt att det blir ändring på det i samband med helgens övningar i Ardennerna. Missa inte intervjun med Linus som jag gjorde när Linus gästade skandinaviska Porsche Carrera Cup på Anderstorp den gångna helgen.



Alla pass live-streamas via Linus' webbplats www.linuslundqvistracing.se/live/

Tiderna att hålla koll på är följande:
FP1: Fredag 09:00-09:30
FP2: Fredag 13:40-14:10
Kval 1: Lördag 10:45-11:10
Race 1 (13 varv): Start 15:50
Kval 2: Söndag 10:00-10:25
Race 2: (13 varv): Start 14:05

Gergei Farkas, GF1

SLUT